

## **BAB II**

### **PANDANGAN ICAO TERHADAP KASUS PENEMBAKAN PESAWAT DIATAS WILAYAH KONFLIK BERSENJATA**

Pada Bab II ini, penulis mendiskripsikan secara signifikan bagaimana riwayat hadirnya ICAO berkembang menjadi sebuah organisasi yang menaungi negara-negara di dunia dalam aspek penerbangan sipil internasional dan tujuannya dalam menjaga kestabilan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil. Di samping itu, memaparkan kronologi kejadian penembakan MH 17 pada tahun 2014, penyebab atas penembakan, dan penanganan yang dilakukan ICAO.

#### **2.1 Konflik Ukraina Timur (Donbass) sebagai Awal Kasus Penembakan Pesawat MH 17**

Pada Kamis, 17 Juli 2014 kelompok separatis pro-Russia bersenjata telah menyisir puing-puing pesawat penerbangan sipil, yang ditembak jatuh oleh sistem pertahanan yang digunakan oleh Angkatan Udara Russia yaitu rudal dengan tipe Buk 9M38 (berbentuk tank) yang ditembakkan dari permukaan ke udara saat melakukan perjalanan dari Bandara Schipol Amsterdam menuju Kuala Lumpur.<sup>31</sup>

Sesaat setelah mendengar ledakan yang begitu keras pada hari Kamis tersebut, masyarakat desa sekitar awalnya tetap berada di rumah masing-masing karena menganggap bahwa hal tersebut berasal dari kecaman tentara Ukraina, namun prediksi masyarakat tersebut salah. Konflik tersebut sering disebut dengan

---

<sup>31</sup>*Attack Could Mark Turning Point in Ukraine Conflict*, Spiegel Online, 21 Juli 2014, diakses dalam <https://www.spiegel.de/international/world/a-deadly-error-with-global-consequences-shooting-down-flight-mf17-a-982114.html> (08/06/2019, 21.29 WITA)

Konflik Donbass (Perang di Ukraina Timur) yang juga menjadi akar dari jatuhnya pesawat ber-penumpang sipil MH 17.<sup>32</sup>

Faktor historis yaitu imperialisme sebagai penyebab konflik dan ketegangan yang terjadi karena dari peninggalan kekaisaran zaman dahulu menjadi sebuah akar banyaknya konflik pada saat ini. Selain keinginan orang-orang untuk membebaskan diri dari imperialisme, untuk membangun kembali negara mereka sendiri, dan tampaknya ada kecenderungan populasi yang dijajah di wilayah-wilayah yang ditaklukkan dan dianeksasi oleh peninggalan kekaisaran untuk mempertahankan hak-hak yang diperoleh. Daerah konflik bersenjata di Ukraina tumpang tindih dengan daerah di mana Russia mewakili sebagian besar populasi. Ini adalah inti dari konflik politik: Russia ingin memisahkan diri dari sisa Ukraina dan ingin mengambil wilayah-wilayah ini ke Russia (yang telah terjadi di Krimea) sehingga para pemberontak sering disebut "kelompok separatis pro-Russia".<sup>33</sup>

Konflik kekerasan di Donbass bersama dengan Euromaidan membawa perhatian baru pada masalah perpecahan regional dan separatisme di Ukraina. Menyusul kekerasan atas penggulingan pemerintah Presiden Ukraina Viktor Yanukovych pada Februari 2014, dan pemisahan diri atas otonomi Krimea dan kota Sevastopol pada Maret 2014 dengan bantuan intervensi militer Russia sehingga muncul konflik di Donbass. Separatis pro-Rusia yang berada di Ukraina beserta

---

<sup>32</sup>Warga Sipil Korban Krisis Ukraina, DW News, 04 Agustus 2014, diakses dalam <https://www.dw.com/id/warga-sipil-korban-krisis-ukraina/a-17830517> (10/06/2019,21.32 WIB)

<sup>33</sup> Sabin Gutan, *Ukraine-Type of Armed Conflict*, De Gruyter Open, Vol, 27, No, 2 (2016), "Nicolae Bălcescu" Land Forces Academy, Sibiu, Romania, hal. 329, diakses dalam [https://www.researchgate.net/publication/305760946\\_Ukraine\\_-\\_Type\\_of\\_Armed\\_Conflict](https://www.researchgate.net/publication/305760946_Ukraine_-_Type_of_Armed_Conflict) (10/06/2019,22.50 WITA)

keterlibatan langsung kelompok-kelompok bersenjata Russia merebut kekuasaan di sebagian besar Donbass (Wilayah Donetsk dan Luhansk) dan memproklamasikan Republik Rakyat Donetsk (DNR) dan Republik Rakyat Luhansk (LNR) pada awal April 2014. Konflik di Donbass dengan cepat tumbuh dan bertransformasi menjadi sebuah perang sehingga konflik tersebut menjadi konflik terbesar antara Russia dan Barat sejak berakhirnya Perang Dingin.<sup>34</sup>

Kelompok separatisme juga mendapatkan dukungan rakyat luas di seluruh Ukraina Timur dan Selatan dan Presiden Rusia Vladimir Putin menyebut bagian Ukraina ini sebagai 'Novorossiya' (Rusia Baru). Nama bersejarah kawasan tersebut ketika itu milik Kekaisaran Russia. Beberapa pemimpin dan komandan separatis menyatakan bahwa mereka berniat untuk memperluas kendali mereka ke daerah lain 'Novorossiya' dan bahkan untuk menggulingkan pemerintah pusat Ukraina. Namun, pemerintah Russia secara konsisten membantah bahwa pasukan militer regulernya terlibat dalam konflik Donbass. Disisi lain, Pemerintah Russia dan media serta kelompok separatis berusaha untuk memutar balikkan fakta dengan menunjuk Ukraina yang berperan penting atas konflik yang banyak memakan banyak korban tersebut.<sup>35</sup>

Berdasarkan jumlah total pengungsi terutama sebagai akibat dari konflik di Donbass diperkirakan dari masing-masing negara sekitar 3 juta, termasuk 1,7 juta

---

<sup>34</sup> Ivan Katchanovski, *The Separatist War in Donbas: A Violent Break-up of Ukraine?*, European Politics and Society, Working Paper No.17, Oktober 2016, University of Ottawa, hal. 2, diakses dalam

[https://www.researchgate.net/publication/299383810\\_The\\_Separatist\\_War\\_in\\_Donbas\\_A\\_Violent\\_Break-up\\_of\\_Ukraine](https://www.researchgate.net/publication/299383810_The_Separatist_War_in_Donbas_A_Violent_Break-up_of_Ukraine) (08/06/2019, 21.17 WITA)

<sup>35</sup> DW News, *Loc. Cit.*

orang yang dipindahkan secara internal terdaftar di Ukraina dan lebih dari satu juta pengungsi dari Donbass di negara-negara tetangga, terutama Russia.<sup>36</sup>

## **2.2 Perkembangan ICAO sebagai Organisasi Penerbangan Sipil Internasional**

Penerbangan sipil yang berkembang menjadi transportasi umum tentunya telah berkembang secara pesat karena telah memberikan sumbangsih yang begitu banyak terkhusus pada kemajuan teknologi di dunia sehingga penerbangan sipil menjadi transportasi yang memiliki kekuatan yang berpengaruh dalam kemajuan masyarakat global. Seiring perkembangan zaman, tentunya ancaman sering terjadi dalam penerbangan sipil walaupun telah dilakukannya pencegahan tetapi pada nyatanya bahwa segala ancaman tak bisa di hindari.<sup>37</sup>

Maka daripada itu, untuk mengurangi setiap ancaman pada penerbangan sipil, ICAO hadir sebagai bentuk perhatian terhadap segala ancaman dan sebagai pengelola dalam penerbangan sipil bersama negara-negara melalui Konvensi Chicago.

Sejarah awal dibentuknya ICAO dimulai oleh negara Amerika Serikat, Inggris, dan Kanada mendiskusikan beberapa hal penting terkait penerbangan sipil seperti apa saja yang harus dilakukan untuk membentuk semacam badan (organisasi) yang mampu melembagakan, melakukan pemantauan, dan evaluasi terhadap penerbangan sipil internasional semakin membaik kedepannya sehingga

---

<sup>36</sup>Ivan Katchanovski, *Loc. Cit.*

<sup>37</sup>Anggraini, *Convention on International Civil Aviation*. International Law-Making, Vol, 6, No, 4 (Juli 2009), Indonesia Journal of International Law, hal. 562. Diakses dalam [http://ijil.ui.ac.id/index.php/home/article/viewFile/492/pdf\\_376](http://ijil.ui.ac.id/index.php/home/article/viewFile/492/pdf_376) (16/04/2019, 12.39 WIB)

seluruh maskapai di dunia akan bebas bersaing di pasar bebas, tanpa intervensi yang menyebabkan kerugian.<sup>38</sup>

Respon beberapa negara lainnya terkait inisiatif ketiga negara tersebut ditanggapi dengan baik sehingga pada tanggal 1 November 1944, dilaksanakan sebuah Konferensi di Chicago yang dikenal sebagai *Chicago Conferences* untuk membahas apa saja masalah yang terjadi pada saat akhir perang dunia ke II dan langkah-langkah apa saja yang akan dilakukan oleh negara-negara yang bersangkutan terkait penerbangan sipil internasional kedepannya. Konferensi ini dihadiri setidaknya sebanyak 185 delegasi, 156 penasehat, konsultan, dan beberapa para ahli dalam dunia penerbangan sipil.<sup>39</sup>

Sebagai hasil dari Konferensi ini yang berlangsung selama 7 hari yang membahas beberapa isu dalam penerbangan sipil internasional dan membuahkan hasil seperti diresmikannya *Chicago Conventions* yaitu perjanjian yang menjadi sebuah dasar bagi standar dan prosedur untuk penerbangan sipil yang aman, tertib, dan damai dan juga dapat sebagai petunjuk dalam mengembangkan standarisasi keamanan navigasi udara. Secara umum, poin penting di bentuknya Konvensi Chicago terletak pada bagaimana seluruh negara di dunia mampu bekerja sama untuk menjaga keamanan dan ketertiban penerbangan sipil dan meningkatkan perindustrian penerbangan sipil ke arah yang lebih baik secara terus menerus dan tujuan lainnya agar terbentuknya kerja sama dan hubungan yang baik antara negara

---

<sup>38</sup>Peter H. Sand, *An Historical Survey of International Air Law Since 1944*. McGill Law Journal, Vol, 7, No, 2, 1960, hal. 127, diakses dalam <http://lawjournal.mcgill.ca/userfiles/other/8058569-sand.pdf> (25/06/2019, 21.32 WIB)

<sup>39</sup>*Ibid*, hal. 127

satu ke negara lainnya dan setelah prinsip dasar penerbangan sipil internasional telah disusun dalam Konvensi Chicago. Konvensi Chicago sendiri terbagi menjadi 4 bagian yang teridiri lagi menjadi 22 bab, sehingga terdapat 96 pasal dari keseluruhan Konvensi Chicago.<sup>40</sup>

Sebelum ICAO terbentuk, PICAO atau *Provisional Civil Aviation International Civil Aviation Organisation*) menjadi terdiri dari beberapa dewan sementara yang menjadi badan persiapan pembentukan ICAO. Terdapat beberapa dewan sementara dalam PICAO ini yang terdiri dari 44 negara anggota, pengamat dari 10 negara bagian seperti Iran, Italia, Ekuador, Guatemala, Kostarika, Siam, Uruguay, Panama, Yugoslavia, Kuba) dan 8 organisasi-organisasi terkait seperti IATA, ILO, ITU, ICC, UNO, UPU, CITEJA).<sup>41</sup>

Dalam konferensi ini menyepakati beberapa hal penting seperti mencapai tujuan dari PICAO yaitu mendiskusikan beberapa tahap yang harus di tempuh untuk memastikan bahwa transisi dari sementara ke organisasi permanen berjalan dengan baik dan lancar dan tanpa gangguan yang serius dan juga sebagai badan koordinasi dan penasehat yang bersifat sementara. Adapun keputusan lainnya yaitu pada tanggal 21 Mei 1946 sampai 7 Juni 1946 yang dimana pada saat itu di selenggarakannya majelis sementara PICAO yang menjelaskan pengarahannya berlakunya Konvensi Chicago, dewan-dewan, sekretariat, dan beberapa unit

---

<sup>40</sup> Lumban Manihuruk, *Insiden Pesawat MH17 ditinjau dari Konvensi Chicago 1944*, E-Jurnal Gloria Yuris, Vol, 5, No, 1 (2016), Fakultas Hukum Univeritas Tanjungpura Pontianak, hal. 28. Diakses dalam <http://jurnal.untan.ac.id/index.php/jmfh/article/view/17647> (16/04/2019,18.45 WIB)

<sup>41</sup>ICAO, *The Postal History of ICAO*, diakses dalam [https://www.icao.int/secretariat/postalhistory/the\\_interim\\_assembly\\_of\\_picao.htm](https://www.icao.int/secretariat/postalhistory/the_interim_assembly_of_picao.htm) (16/04/2018,18.51 WIB)

lainnya di PICAQ yang akan terus berjalan di bawah aturan-aturan yang berlaku sampai PICAQ bertransformasi menjadi ICAO sebagai badan yang permanen.<sup>42</sup>

Pada tahun 1946, Montreal yaitu salah satu kotamadya di Kanada dipilih menjadi sebuah markas tetap ICAO, dengan 27 suara yang berasal dari negara-negara anggota menggunakan hak suaranya sehingga menghasilkan: Paris 9 suara, Jenewa 4 suara, Tiongkok 1, dan beberapa negara-negara anggota yang menggunakan suaranya. Montreal diusulkan dan dipilih oleh Chili setelah itu didukung oleh Peru, Amerika Serikat, Inggris dan Australia karena Montreal dianggap seperti bundaran alat komunikasi internasional dan pusat strategis dengan perluasan ekonomi, ilmiah, teknis, dan aeronautika yang kuat dan telah dirasakan selama beberapa tahun.<sup>43</sup>

Pada tanggal 4 April 1947 secara resmi ICAO dibentuk di Montreal, Kanada dan juga resmi menjadi sebuah organisasi penerbangan sipil internasional yang diawasi langsung oleh *United Nations* pada tanggal 13 Mei 1947<sup>44</sup> dan sebagai organisasi penerbangan sipil internasional, tentunya memiliki struktur dalam organisasinya dan struktur tersebut terdiri dari beberapa bagian yang spesifik. Terhitung dari tahun 2016-2019, terdapat anggota baru dari beberapa negara, yaitu;<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> *Ibid*

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> Lumban Manuruk, *Op. Cit.*, hal. 28

<sup>45</sup> ICAO Uniting Aviation, *Council State 2016-2019*, diakses dalam <https://www.icao.int/about-icao/council/pages/council-states-2016-2019.aspx> (15/04/2019, 01.15 WIB)

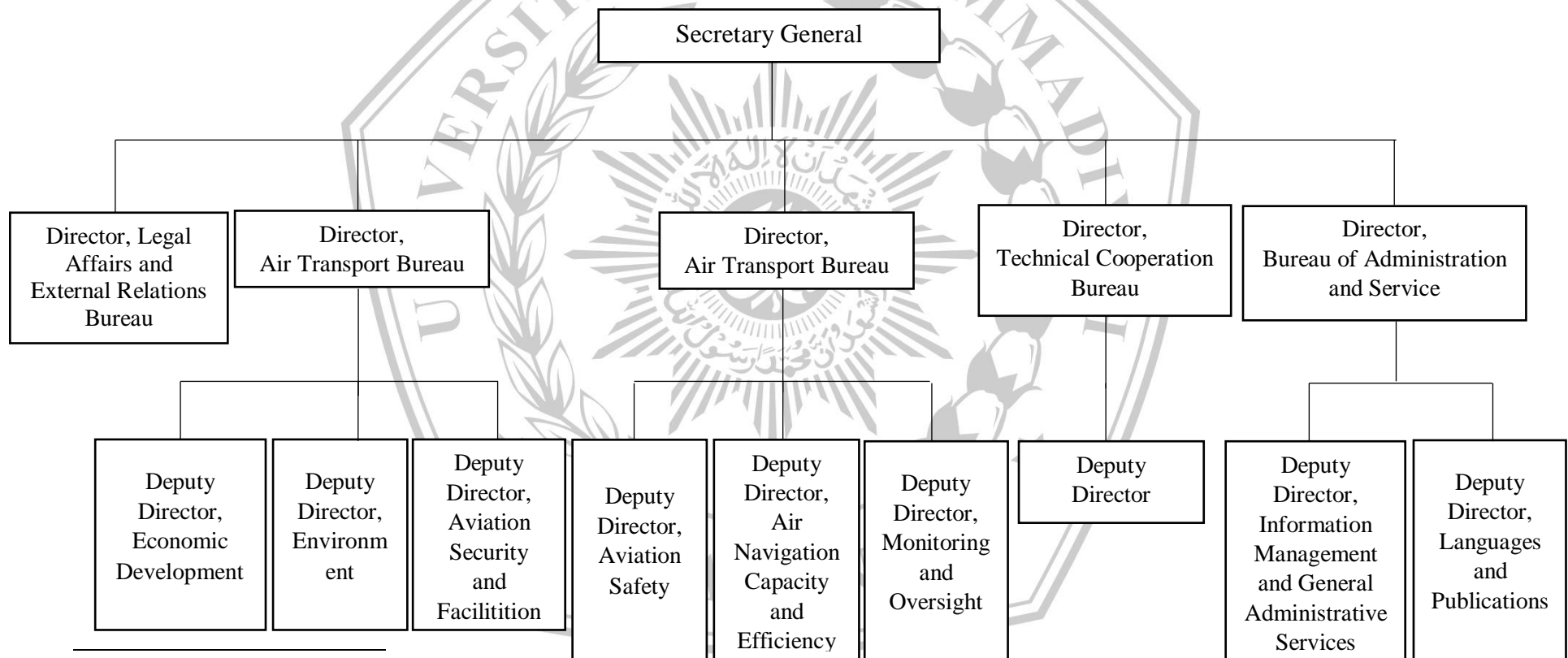
- a) Negara-negara anggota dewan Kategori I ICAO, yaitu beberapa negara anggota dewan yang memiliki kepentingan utama dalam transportasi udara, yang terdiri dari: Amerika Serikat, Britania Raya, Kanada, Australia, Brazil, Jerman, China, Perancis, Jepang, Italia, Russia.
- b) Negara-negara anggota dewan Kategori II ICAO yaitu beberapa negara anggota dewan yang memberikan kontribusi paling dominan dalam ketetapan fasilitas untuk penerbangan sipil internasional. Anggotanya terdiri dari: Argentina, Mesir, India, Meksiko, Singapura, Saudi Arabia, Afrika Selatan, Spanyol, India, Nigeria, dan beberapa negara anggota baru pada tahun 2016 yaitu Islandia, Kolombia, Swedia.
- c) Negara-negara anggota dewan Kategori III ICAO yaitu beberapa negara anggota yang memastikan keterwakilan secara letak geografis. Anggotanya terdiri dari: Korea, Uni Emirat Arab, Tanzania, Kenya, Malaysia, Uruguay, Turki, Panama, Ekuador, Kuba, Kongo, Algeria, Tanjung Verde.



**Gambar 2.1 Stuktur keanggotaan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional pada tahun 2017<sup>46</sup>**

**STRUCTURE OF ICAO SECRETARIAT**

**1<sup>st</sup> JUNE 2017**



<sup>46</sup>ICAO, *Structure of ICAO Secretariat*, diakses dalam [https://www.icao.int/DownloadDocsFix/Organigramme\\_en.pdf](https://www.icao.int/DownloadDocsFix/Organigramme_en.pdf) (20/05/2019, 19.27 WIB)

Berdasarkan bagan tersebut, terlihat bahwa Sekretaris Jenderal memiliki wewenang yang sangat tinggi dari ICAO, Sekretaris Jenderal sendiri dipilih melalui dewan dan memiliki tugas untuk mengawasi jalannya aktivitas dalam penerbangan sipil internasional. Selain itu, Dewan atau yang dikenal sebagai negara-negara anggota ICAO mengadakan sebuah pertemuan yang dilaksanakan selama 3 tahun sekali guna meninjau kembali apa saja aktivitas negara-negara anggota dalam melembagakan penerbangan sipil di dunia dan melakukan evaluasi dan perbaikan kinerja negara-negara anggota agar penerbangan sipil di dunia menjadi lebih baik kedepannya.<sup>47</sup>

Sehingga ICAO hadir hingga kini ialah untuk terus membantu negara-negara agar dapat mencapai tingkat keseragaman setinggi mungkin dalam peraturan, standar, dan prosedur dalam sistem keamanan dan keselamatan penerbangan sipil.

Hal penting lainnya yaitu negara tetap berperan penting dalam mempertahankan otoritas kedaulatan atas wilayah udaranya masing-masing, yang mencakup tanggung jawab untuk mengeluarkan nasihat risiko terhadap segala ancaman terhadap pesawat udara sipil, termasuk konflik bersenjata. Terkhusus dalam wilayah udara, ICAO memberikan wewenang penuh terhadap negara atas wilayah udaranya. Contohnya saat negara akan membuka atau menutup wilayah udara negaranya ketika ancaman keamanan menuntutnya.<sup>48</sup>

---

<sup>47</sup>United Nations System, *International Civil Aviation Organization*, diakses dalam <https://www.unsceb.org/content/icao> (26/04/2019,01.09 WIB)

<sup>48</sup>*ICAO clarifies position after MH17 report*, Air Cargo Week (The Latest Air Freight & Air Cargo News & Events), 23 Oktober 2015, diakses dalam <https://www.aircargoweek.com/icao-clarifies-position-after-mh17-report/> (25/06/2019,23.54 WIB)

### 2.3 Dasar Hukum dalam Penerbangan Sipil Internasional

Prinsip dasar ICAO sebagai badan yang menangani penerbangan sipil internasional yaitu berpusat pada peraturan-peraturan dari Konvensi Chicago atau dapat disebut sebagai *Annex* dan hingga saat ini terdapat 19 *annex* standar dan rekomendasi untuk negara anggota ICAO terhadap penerbangan sipil internasional. ICAO juga memiliki tugas intinya sebagai organisasi yaitu untuk membantu negara-negara anggota untuk dapat mencapai tingkat kesetaraan dalam beberapa poin seperti standar, peraturan, prosedur, dan organisasi navigasi udara global.<sup>49</sup>

Dalam tugasnya untuk melembagakan penerbangan sipil internasional menjadi lebih baik tentu tidaklah mudah. Ancaman terhadap penerbangan sipil begitu sering terjadi kapanpun dan dimanapun. Ancaman tersebut terdiri dari beberapa jenis seperti terorisme, pembajakan pesawat, kecelakaan, dan beberapa masalah terhadap operasional pesawat..

Ancaman yang sering terjadi dan menjadi masalah serius dalam penerbangan sipil internasional yaitu salah satunya adalah terorisme. Pada awal tahun 2000an, isu ini berkembang sangat pesat dan menjadikan kasus ini sebagai salah satu kasus terorisme terburuk dalam sejarah Amerika Serikat.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup>ICAO, *The History of ICAO and the Chicago Convention*, diakses dalam <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx> (17/04/2019,20.12 WIB)

<sup>50</sup>*Kronologis Serangan 9/11, Runtuhnya Menara Kembar, dan Osama Bin Laden*, National Geographic Indonesia, 10 September 2018, diakses dalam <https://nationalgeographic.grid.id/read/13935227/kronologis-serangan-911-runtuhnya-menara-kembar-dan-osama-bin-laden> (26/06/2019,19.55 WIB)

Berdasarkan kasus 9/11, menjadikan penerbangan sipil akan selalu luput dari konflik terorisme dan setiap negara ataupun maskapai kemungkinan akan merasakan hal tersebut. Jelas terlihat bahwa peran pemerintah dan instansi terkait begitu dibutuhkan. Kerjasama yang dilakukan oleh beberapa pihak seperti saling membangun keselamatan dengan cara bertukar informasi agar dapat meminimalisir kejadian yang tak diinginkan dan terutama yaitu keselamatan para penumpang sipil dan hal tersebut sudah menjadi tanggung jawab para anggota negara ICAO yang sudah sepakat atas peraturan tertulis dalam Konvensi Chicago dan hal pertama yang dilakukan yaitu melalui POC atau *Point of Contact* yaitu institusi yang bertindak sebagai koordinator informasi mengenai aktivitas yang dilakukan oleh pihak yang bersangkutan dan informasi yang didapatkan tersebut bersifat penting dan juga akurat.<sup>51</sup>

Setelah dibentuknya ICAO, perhatian negara akan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil begitu serius. PBB mengawasi ICAO dalam menjalankan tugasnya sebagai organisasi penerbangan sipil internasional.<sup>52</sup> Salah satu tugas awal dari ICAO melakukan penyelidikan kecelakaan pesawat perdana dengan menggunakan Standar dan Praktek yang dianjurkan tepatnya pada tanggal 11 April 1951 sesuai dengan Pasal 13 Konvensi Chicago.<sup>53</sup>

Pada bulan Februari 1946, SARPs atau Standar dan Rekomendasi dalam penerbangan sipil dari ICAO di aplikasikan pada kecelakaan pesawat. Dalam tahap

---

<sup>51</sup>ICAO, *Risks posed to civil aviation operations over or near conflict zones*, diakses dalam <https://www.icao.int/safety/ConflictZones/Pages/default.aspx> (19/04/2019,01.26 WIB)

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> *Ibid.*

pertama, ICAO mempertimbangkan subjek penyelidikan kecelakaan penerbangan sipil yang diteliti dengan dan mengadopsi Resolusi A14-22 dan A14-27, yang dimana berisikan beberapa poin pemandu jalannya investigasi, yaitu; memandu para negara investigator untuk mempelajari apa saja kemungkinan yang dapat terjadi, yang di mulai dengan memulai prosedur yang digunakan oleh negara-negara untuk dapat menyediakan laporan investigasi terkait informasi pada saat penyelidikan pesawat berlangsung. Hal tersebut bertujuan agar semua dewan (negara-negara anggota) dapat menerimanya dan dirundingkan sehingga masalah yang sebelumnya terjadi dapat di antisipasi agar kedepannya hal tersebut tak terjadi lagi.<sup>54</sup>

Tahap kedua, menerapkan prosedur untuk negara produsen pesawat yang di tuju atau negara yang pertama kali mengesahkan jenis pesawat yang di tuju. Selanjutnya para investigator, mengkonsultasikan hasil investigasi kepada para ahli (ICAO dan seajarannya) terkait penyelidikan kecelakaan pesawat agar penelitian yang di analisis tersebut mendapatkan titik temu.<sup>55</sup>

Selanjutnya dengan Resolusi A14-27 dalam Lampiran P, menjelaskan terkait investigasi kecelakaan pesawat bahwa sangat penting hukumnya untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan penerbangan sipil internasional dan hal selanjutnya yang harus dilakukan anggota dewan ICAO yaitu negara yang menjadi lokasi dimana suatu kecelakaan pesawat terjadi dan tentunya melibatkan

---

<sup>54</sup>International Civil Aviation Organization, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, hal. 1, diakses dalam [https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine\\_casualties/annex\\_13.pdf](https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf) (23/04/2019, 18.46 WIB)

<sup>55</sup>*Ibid.*

perusahaan pesawat terkait, maka hal yang dilakukan yaitu perusahaan pesawat terkait harus berkomunikasi dengan negara produsen pesawat agar sesegera mungkin mendapatkan informasi terkait keadaan pesawat dan perawatannya yang terdata sehingga sebisa mungkin dapat mencerminkan gambaran umum terhadap kondisi pesawat saat itu dan tidak terjadinya miskomunikasi. Sementara, tak jauh dari Pasal 37 dalam Konvensi Chicago yang menjelaskan ada aspek lain selain beban yang diberikan kepada perusahaan dan negara produsen pesawat bahwa negara dimana lokasi terjadinya kecelakaan diwajibkan untuk melembagakan penyelidikan, sedangkan di pasal 26 menjelaskan bahwa tidak menutup kemungkinan negara-negara terkait juga ikut berkontribusi langsung dalam melembagakan penyelidikan atau investigasi, selama undang-undang yang diterapkan mengizinkan hal tersebut dan tentunya tetap dalam prosedur ICAO.<sup>56</sup>

Sehingga kecelakaan pesawat yang menjadi masalah yang sering terjadi dalam penerbangan sipil internasional sangat membutuhkan peran penting dari beberapa pihak yang terlibat langsung maupun yang tidak terlibat langsung. Namun pada intinya, negara-lah yang memiliki kekuasaan penuh atas ruang udara di wilayah teritorialnya sendiri. Dalam arti bahwa setiap negara berhak mengelola ruang udaranya sendiri dan tidak diperbolehkannya melakukan segala bentuk apapun kegiatan tanpa melakukan izin ke negara yang berwenang atau sebagaimana yang telah disusun dalam perjanjian negara satu ke negara lainnya dan poin tersebut terdapat dalam ICAO *Annex 1* Konvensi Chicago dan dalam ICAO *Annex 2* Konvensi Chicago juga menjelaskan bahwa tujuan Konvensi Chicago dibentuk

---

<sup>56</sup> *Ibid.*

untuk mengakui setiap ruang udara yang menjadi milik negara anggota ICAO telah menjadi perlindungan ICAO dan negara tersebut.<sup>57</sup>

Hal yang penting selanjutnya terletak pada semua anggota dewan ICAO yang dimana mewajibkan semua dewan yang menandatangani agar mampu bekerja sama untuk berkontribusi pada keselamatan navigasi udara dengan ikut memelihara lintasan dalam rute penerbangan internasional, mengawasi jalannya sistem penerbangan sipil di setiap negara masing-masing.

#### **2.4 Kasus Penembakan Pesawat Sipil di atas Ruang Udara Berkonflik**

Pada Sub Bab ini menjelaskan tentang sebuah kasus penembakan pesawat sipil *Korean Airlines* yang terjadi pada tahun 1983 dan *Malaysia Airlines* di tahun 2014 di atas wilayah Konflik yang bersengketa.

##### **2.4.1 Kasus Penembakan Pesawat Sipil *Korean Airlines Flight 007* tahun 1983**

Tepat pada tanggal 1 September 1983 maskapai asal Korea Selatan, *Korean Airlines* 007 yang melakukan perjalanan dari New York menuju Seoul diketahui pesawat KAL 007 di tembak jatuh oleh pesawat tempur Soviet pada saat setelah dekat pada tujuan akhir. KAL 007 yang melintasi wilayah udara Russia melalui Kamchatka yang dimana menjadi Kawasan militer Soviet bermukim.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup> World Intellectual Property Organization, *Convention on International Civil Aviation Done at Chicago on the 7<sup>th</sup> Day of December 1944*, [https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt\\_icao\\_ca\\_001en.pdf](https://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/en/icao-ca/trt_icao_ca_001en.pdf), hal. 1, diakses dalam (23/04/2019, 19.02 WIB)

<sup>58</sup> *Korean Airlines flight shot down by Soviet Union*, History, 6 Maret 2019, diakses dalam <https://www.history.com/this-day-in-history/korean-airlines-flight-shot-down-by-soviet-union> (28/04/2019, 00.20 WIB)

Hasil investigasi dari penembakan pesawat KAL 007 yang dilembagakan oleh Sekretaris Jenderal Yves Maurice Lambert menjelaskan beberapa poin penting dalam Kongres Luar Biasa pada tanggal 15-16 September 1983, dengan membahas dua resolusi di pertemuan tersebut yaitu memperingatkan agar seluruh negara anggota ICAO untuk mengesahkan Pasal 3 bis yang tertera dalam Konvensi Chicago yang menegaskan agar setiap negara wajib menghindari penggunaan senjata terhadap penerbangan sipil, dan negara juga harus mampu menjaga keamanan dan keselamatan penerbangan sipil di atas wilayah udara negara masing-masing dengan menggunakan aturan tegas yang sesuai atas SARPs yang sudah tertera dalam Konvensi Chicago 1944. Selain itu, Yves Maurice Lambert memberikan apresiasi penuh terhadap beberapa negara yang secara membantu jalannya investigasi KAL 007 dengan melibatkan beberapa teknisi dan tenaga ahli. Negara-negara tersebut yaitu Amerika Serikat, Kanada, Perancis, Korea, dan Jepang.<sup>59</sup>

Atas kasus penembakan tersebut, Uni Soviet yang pada saat itu diduga sebagai pelaku dari penembakan pesawat KAL 007 tidak mengakui kesalahannya karena mereka menganggap bahwa KAL 007 telah melintasi wilayah yang tidak sesuai dengan aturan yang ada (yaitu semenanjung Kamchatka) dan setelah masalah yang semakin meluas, tidak ada satupun bukti yang kuat akan insiden ini. Namun, lahir fakta terbaru dari investigator ICAO tepat pada 30 Desember 1983 yang

---

<sup>59</sup>International Civil Aviation Organization, *Destruction of Korean Air Lines Flight 007 on 31 August 1983*, hal. 22, diakses dalam <https://aviation-is.better-than.tv/KAL007%20ICAO%20DESTRUCTION%20OF%20KOREAN%20AIR%20LINES%20BOEING%20747.pdf> (27/04/2019, 19.17 WIB)



melaporkan bahwa benar adanya pesawat *Korean Airlines* 007 pada saat itu membelok jauh dari lokasi yang ditentukan. Dari laporan yang disampaikan dapat disimpulkan bahwa *Korean Airlines* 007 tidak dalam pengintaian militer Uni Soviet dan melintasi wilayah Kamchatka semata-mata ketidaksengajaan Pilot atau dapat dikatakan diluar kendali sang Pilot. Sehingga bagian Komite investigasi KAL 007 menyatakan bahwa kontrol lalu lintas udara yang bertanggung jawab atas pesawat KAL 007 karena pilot secara tidak mengetahui secara signifikan rute geometrik. Tetapi disatu sisi, Uni Soviet juga di beratkan karena terdapat fakta melalui investiga bahwa benar adanya anggota militer Uni Soviet yang menembak jatuh pesawat KAL 007 tanpa mempertimbangkannya.<sup>60</sup>

Dari investigasi yang dilakukan, ditemukan beberapa bukti kuat yang berasal dari *track record* kotak hitam pesawat, perekam suara kokpit (CVR) dan alat perekam data penerbangan digital (DFDR) bahwa salah satu penyebab jatuhnya pesawat *Korean Airlines* 007 adalah penyimpangan jalur dari rute yang direncanakan namun terjadi kegagalan karena kru dari pihak penerbangan yang ditugaskan tidak secara detail memeriksa trek pada setiap titik jalan selama lebih dari lima jam. Hal tersebut dianggap umum terjadi di penerbangan internasional yang memakan waktu cukup lama di setiap perjalannya.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> Craig A. Morgan, *The Downing of Korean Airlines Flight 007*, Yale Journal of International Law, Vol. 11, No. 1 (1985), Yale Law School Legal Scholarship Repository, hal. 250-251. Diakses dalam, <https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1477&context=yjil> (27/04/2019,19.19 WIB)

<sup>61</sup>Masahiko Kido, *The Korean Airlines Incident on September 1, 1983, and Some Measures Following It*, Journal of Air Law and Commerce, Vol. 62, No. 4 (1997), SMU Scholar, hal. 1069. Diakses dalam <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1450&context=jalc> (02/05/2019,01.47 WIB)

Dua tahun setelah penembakan pesawat KAL 007, disusun sebuah perjanjian tepat pada tanggal 29 Juli 1985 yang di tandatangani oleh negara-negara yang bersangkutan seperti Korea, Jepang, Amerika Serikat , dan Uni Soviet tentang penerbangan melalui rute Pasifik Utara yang berisikan pencegahan penerbangan udara internasional apapun di lokasi tersebut yang telah berlaku sejak akhir perang dingin.<sup>62</sup>

Sebagai tuntutan karena Russia yang lebih bertanggung jawab atas insiden tersebut, maka Federasi Pilot Internasional memberikan peringatan dengan melakukan boikot selama enam puluh hari pada semua penerbangan ke Moskow, Russia dan diketahui terdapat belasan negara bagian ikut serta dalam demonstrasi ini.<sup>63</sup>

Selain itu, Amerika Serikat memberikan seruan kepada ICAO untuk terus melakukan investigasi dan menyelidiki lebih dalam kasus penembakan pesawat tragis tersebut. Sebagai bentuk sanksi Amerika Serikat kepada Russia, Kantor *Aeroflot* (maskapai asal Russia) yang memiliki cabang di New York dan Washington harus di tutup dan perjanjian kerjasama hubungan transportasi antara Amerika Serikat dan juga Russia diputuskan. Hal tersebut dilakukan untuk memberi efek jera terhadap Russia dan memastikan bahwa kesalahan seperti itu tidak akan terulang kembali.<sup>64</sup>

---

<sup>62</sup>*Ibid.*

<sup>63</sup>*Ibid.*, hal. 253

<sup>64</sup>Lawrence J. Goodrich, *Lessons from KAL 007 on diplomacy and sanctions*, diakses dalam <https://www.csmonitor.com/1988/0901/eshoot.html> (27/04/2019,20.37 WIB)

Dari insiden penembakan pesawat tersebut, dapat dilihat bahwa setiap langkah yang di implementasikan ICAO maupun negara-negara yang bersangkutan pada dasarnya harus terikat satu sama lain karena kepentingan publik terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan sipil internasional dapat terealisasi jika negara mampu patuh terhadap segala peraturan dalam Konvensi Chicago yaitu bagian dari ICAO. Peran keduanya tak bisa berjalan dengan baik jika hanya satu pihak yang berperan yang melembagakan penerbangan sipil.

#### **2.4.2 Kasus Penembakan Pesawat Sipil *Malaysia Airlines Flight 17* tahun 2014**

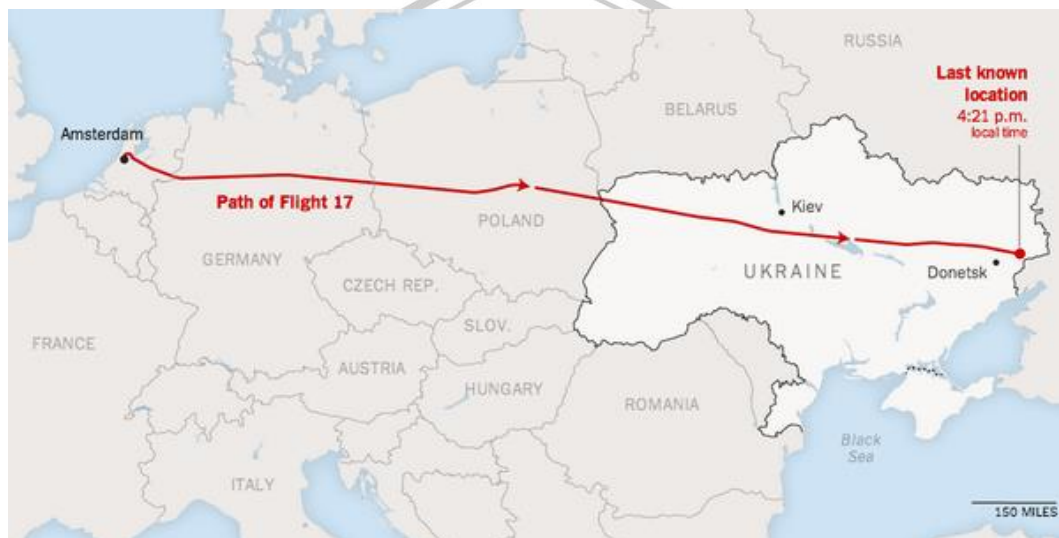
Tak berhenti sampai di kasus KAL 007, 31 tahun kemudian ditemukan kembali kasus penembakan pesawat yang hampir serupa dengan kasus sebelumnya yaitu kasus MH17 di tahun 2014. MH17 yaitu sebuah pesawat nasional milik negara Malaysia yang bernama *Malaysia Airlines*. *Malaysia Airlines* yang didirikan pada tahun 1947 telah melayani penerbangann lebih dari 100 tujuan internasional di beberapa negara di dunia dan 35 tujuan domestik. Dalam dekade terakhir, *Malaysia Airlines* dianggap menjadi salah satu maskapai terbaik dengan menyambat beberapa penghargaan terbaik tingkat dunia seperti Maskapai Penerbangan Bintang 5 versi *Skytrax* (2005-2007, 2009, 2012 - 2013) dan Maskapai Penerbangan Terkemuka Dunia di Asia (2010-2011 dan 2013).<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup>Shahnaz Ashhrafia, *Mini Case Study: Malaysia Airlines*, Faculty of Science University of Amsterdam, hal. 1, diakses dalam [https://www.adaptivecycle.nl/images/Mini\\_case\\_study\\_MAS.pdf](https://www.adaptivecycle.nl/images/Mini_case_study_MAS.pdf) (04/05/2019.20.11 WIB)

Di balik kesuksesannya menjadi salah satu maskapai terbaik di Asia, terdapat kasus penembakan MH17 yang mencatat kembali sejarah penembakan penerbangan sipil di dunia.

**Gambar 2.2 Peta Kecelakaan Penerbangan *Malaysia Airlines* 17<sup>66</sup>**



Penerbangan *Malaysia Airlines* (Amsterdam - Kuala Lumpur), Boeing 777, berangkat dari Schiphol Amsterdam Airport pada pukul 10:14 UTC (14:14 GMT) dan dijadwalkan tiba di tujuan pada pukul 06:10 pagi waktu setempat (22:10 UTC). Boeing terbang di atas ketinggian 33.000 kaki, sekitar 10 kilometer, yang telah dibuka untuk penerbangan transit internasional ke wilayah Ukraina. Menurut pihak maskapai, komunikasi dengan pesawat hilang pada pukul 14:15 GMT, sekitar 50 km dari perbatasan Ukraina – Russia. Sisa-sisa pesawat kemudian ditemukan

<sup>66</sup>*Maps of the Crash of Malaysia Airlines Flight 17*, The New York Times, 21 Juli 2014, diakses dalam <https://www.nytimes.com/interactive/2014/07/17/world/europe/maps-of-the-crash-of-malaysian-airlines-flight-mh17.htm> 1 (08/05/2019, 22.53 WIB)

terbakar di tanah di Ukraina. Pesawat jatuh di dekat desa Hrabovo. Tak satu pun penumpang atau kru yang selamat.<sup>67</sup>

Hasil investigasi awal yang dilakukan Dewan Keselamatan Belanda pada tanggal 18 Juli 2014 memaparkan beberapa fakta bahwa sekitar pukul 06.00 waktu setempat *National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine* mengirimkan pemberitahuan tepat pada tanggal 17 Juli 2014 bahwa pesawat dengan Boeing 777-200 maskapai *Malaysia Airlines* (MH17) menghilang dan diduga bahwa pesawat tersebut jatuh tertembak oleh rudal dan setelah informasi tersebut diterima, *Malaysia Airlines* selaku maskapai terkait juga memberikan pernyataan bahwa benar adanya pesawat mereka telah ditembak jatuh oleh rudal dengan tipe Buk.<sup>68</sup> Sesaat setelah kejadian penembakan itu terjadi, terdapat beberapa spekulasi terkait penyebab penembakan yang menewaskan banyak korban jiwa tersebut bahwa agen-agen intelijen Amerika Serikat menyatakan bahwa informasi yang mereka dapatkan selama lima hari, terdapat serangan yang dilakukan oleh Federasi Russia.<sup>69</sup>

Investigasi selanjutnya menemukan fakta bahwa tidak ditemukannya kesalahan teknis atau tindakan terhadap awak pesawat dalam penerbangan dari Amsterdam menuju Kuala Lumpur dan seiring dengan investigasi yang terus dilakukan oleh beberapa pihak, terdapat salah satu pertanyaan yang sering

---

<sup>67</sup> Russian Union of Engineers, *Malaysian Boeing 777 Flight MH17: Incident Report*, 15 Agustus 2014, hal. 1, diakses dalam <https://www.globalresearch.ca/wp-content/uploads/2014/11/MH17-Incident-Report-RUE-August-2014.pdf> hal. 1 (08/05/2019,22.51 WIB)

<sup>68</sup> Wayan Alit Sudarsana, Nyoman A. Martana, *The Downing of MH17 in Ukraine: Analysis From the International Law Perspective*, International Law and International Business Specialization Program, Faculty of Law, Udayana University, hal. 1 dan 2, diakses dalam <https://ojs.unud.ac.id/index.php/Kerthanegara/article/view/13094/8770> (05/05/2019,23.16 WIB)

<sup>69</sup> *Ibid.*, hal. 2

ditanyakan bahwa siapakah pelaku dari kasus penembakan MH17 yang notabennya pesawat tersebut bukan pesawat militer yang seharusnya bukan menjadi sasaran Rudal.<sup>70</sup>

Keterangan bahwa pesawat tersebut tidak dalam kesalahan teknis juga diperkuat oleh perekam suara kokpit, perekam data penerbangan, dan data dari kontrol lalu lintas udara yang menunjukkan bahwa penerbangan MH17 berjalan seperti normal hingga pukul 13:20:03 (UTC), setelah itu berakhir dengan tiba-tiba dan komunikasi yang dilakukan antara anggota kru kokpit yang direkam pada perekam suara kokpit juga tidak menunjukkan adanya indikasi kesalahan teknis atau kendali yang disengaja oleh kru kokpit di dalam pesawat karena tidak ada alarm peringatan yang terdeteksi dalam ruang kokpit yang menunjukkan terjadinya masalah teknis dan perekam data penerbangan tidak terdapat peringatan pada pesawat dan parameter mesin pesawat tetap konsisten selama penerbangan berlangsung.<sup>71</sup> Adapun komunikasi radio yang dilakukan oleh kontrol lalu lintas udara Ukraina dan menyatakan bahwa tidak ada satupun panggilan darurat yang dilakukan oleh kru kokpit MH 17 seperti yang biasa dilakukan oleh para kru kokpit pada saat dalam keadaan bahaya.<sup>72</sup>

Dari serpihan pesawat yang ditemukan di lokasi jatuh juga menunjukkan bahwa pesawat berangsur hancur sebelum akhirnya jatuh ke darat dan riwayat perawatan pesawat yang menjelaskan bahwa pesawat tersebut (MH 17) layak untuk

---

<sup>70</sup>*Ibid.*, hal. 23

<sup>71</sup> Dutch Safety Board, *Preliminary report points towards external cause of MH17 crash*, diakses dalam <https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/6845/preliminary-report-points-towards-external-cause-of-mh17-crash> (05/05/2019, 23.56 WIB)

<sup>72</sup>*Ibid.*

melakukan penerbangan dan saat sedang lepas landas dari Amsterdam tidak terdapat masalah teknis dan tidak ada kesalahan dari kru pesawat.<sup>73</sup>

Dalam segi rute, pihak dari maskapai *Malaysia Airlines* menyatakan bahwa rute dalam Penerbangan MH17 di atas wilayah Ukraina Timur telah diterima oleh *Eurocontrol* (Organisasi Eropa untuk Keselamatan Navigasi Pesawat) dan pesawat berada di wilayah udara yang dinyatakan aman untuk melakukan penerbangan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) dan Asosiasi Transportasi Udara Internasional (IATA). Namun tetap di garis bawah bahwa rute tersebut masih terbilang aman jika ketinggian yang dilintasi oleh setiap maskapai yaitu hingga 32.000 kaki dari permukaan sehingga aman jika dilintasi tapi lebih baik untuk mencari jalur penerbangan lainnya untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan.<sup>74</sup>

Dari segala spekulasi tentang siapa dan bagaimana penembakan MH 17 dapat terjadi, Tim Investigasi Gabungan (JIT) dan Perwira Australia, menunjukkan beberapa fakta berupa video yang menunjukkan sebuah truk yang mengangkut rudal sesaat melintasi perbatasan dan Wilbert Paulissen, selaku Kepala Pasukan Kriminal Kepolisian Nasional Belanda, mengatakan bahwa JIT menginginkan para saksi untuk segera memaparkan fakta yang lebih banyak namun Militer Russia tetap membantah ada truk yang mengangkut rudal yang pernah melintasi perbatasan

---

<sup>73</sup>*Malaysia Airlines Flight MH17 hit by 'high-energy objects from outside', finds new report*, Express News (Latest UK and World News, Sport and Comment), 9 September 2014, diakses dalam <https://www.express.co.uk/news/world/508695/Malaysia-Airlines-Flight-MH17-official-report> (27/06/2019, 23.20 WIB)

<sup>74</sup>Dutch Safety Board, *Loc. Cit.*



antara Russia dan Ukraina, menurut laporan dari agensi berita TASS *Russian News Agency*.<sup>75</sup>

Disisi lain pada hari kejadian penembakan MH 17, Dewan Keselamatan Belanda menemukan serpihan sisa rudal yang ditembakkan pada MH 17 sebuah dan menjadi bukti yang menguatkan bahwa rudal tersebut berasal dari Russia yang ditemukan di kawasan yang dikuasai pemberontak pro-Russia.<sup>76</sup>

**Gambar 2.3 Nomor Seri Rudal Penembak Pesawat MH 17<sup>77</sup>**



Dari gambar tersebut, menjadi sebuah bukti yang memberatkan Russia atas kasus penembakan ini. Penyelidik menyatakan bahwa nomor identifikasi yang

---

<sup>75</sup>MH17: Investigators confirm Russian missile was used to shoot down plane, ABC News, 25 Mei 2018, diakses dalam <https://www.abc.net.au/news/2018-05-24/russian-missile-was-used-to-shoot-down-flight-mh17/9797308> (09/05/2019,20.48 WIB)

<sup>76</sup>Ibid.

<sup>77</sup>MH17 missile shell with serial number, ABC News, 24 Mei 2018, diakses dalam <https://www.abc.net.au/news/2018-05-24/missile-mh17-handwriting/9797656> (09/05/2019,20.52 WIB)



tertera membantu memaparkan bahwa rudal yang ditembakkan digunakan oleh Brigade Anti-Pesawat ke-53, yang berbasis di kota Kursk, Russia Barat.<sup>78</sup>

Pemerintah Russia yang tetap bersikap tegas membantah bahwa pada saat hari penembakan MH 17 tak ada sistem rudal dari Russia yang melintasi perbatasan Ukraina meskipun telah di publikasikannya bukti foto Nomor Seri Rudal Penembak Pesawat MH 17 yang berasal dari Russia.<sup>79</sup> Selain itu, ditanya tentang temuan Tim Investigasi Gabungan, Vladimir Putin selaku Presiden Russia secara tegas menolak klaim dari Tim Investigasi Gabungan dengan merespon, "Rudal apa yang Anda bicarakan?".<sup>80</sup> Akan tetapi, Putin tetap turut berbela sungkawa atas jatuhnya MH17 sebagai tragedi penembakan penerbangan sipil yang mengenaskan.<sup>81</sup>

Kendati penolakan dari Russia, hasil investigasi yang telah memaparkan fakta dan menjelaskan keterkaitan Russia secara langsung dalam penembakan MH 17, ICAO, Tim Investigasi Gabungan, dan beberapa negara terkait berusaha mencari keadilan yang diperuntukkan bagi para keluarga korban jiwa dan meminta pertanggung jawaban pelaku melalui sistem hukum internasional yang akan ditempuh.

---

<sup>78</sup>*Tim Investigasi Pastikan Rusia Tembak Jatuh Pesawat Malaysia Tahun 2014*, VOA Indonesia, 25 Mei 2018, diakses dalam <https://www.voaindonesia.com/a/tim-investigasi-pastikan-rusia-tembak-jatuh-pesawat-malaysia-tahun-2014/4408224.html> (10/05/2019,14.20 WIB)

<sup>79</sup>*MH17: Four charged with shooting down plane over Ukraine*, BBC News, 19 Juni 2019, diakses dalam <https://www.bbc.com/news/world-europe-48691488> (19/06/2019,20.44 WIB)

<sup>80</sup>*Russia's role in shooting down an airliner becomes official*, The Economist (World News, Politics, Economics, Business & Finance), 30 Mei 2018, diakses dalam <https://www.economist.com/europe/2018/05/30/russias-role-in-shooting-down-an-airliner-becomes-official> (10/05/2019,14.41 WIB)

<sup>81</sup>*The Latest: Putin denies Russia responsible for MH17 downing*, AP News, 25 Mei 2018, diakses dalam <https://www.apnews.com/450ba5218bf24c6a9d5052cc346cbc4a> (10/05/2019,14.56 WIB)

Menteri Luar Negeri Belanda yaitu Stef Blok juga menyatakan pihak keluarga yang berasal dari kewarganegaraan Belanda dan Australia akan mencari ganti rugi dalam bentuk dana, disisi lain Stef Blok juga merespon atas penolakan Russia dalam keikutsertaannya dalam penembakan MH 17 dan mengatakan bahwa upaya membuat Russia bertanggung jawab atas jatuhnya pesawat di bawah hukum internasional akan menjadi proses paralel yang berbeda dari investigasi yang telah berlangsung yang berusaha untuk membentuk tanggung jawab terhadap para penumpang MH 17.<sup>82</sup>

## **2.5 *Dutch Safety Board* dan *Joint Investigation Team* dalam investigasi penembakan MH 17**

Pada dasarnya, keselamatan adalah sebuah kebebasan dari ancaman atau risiko. Namun, pada kenyataannya tidak ada jaminan bahwa penerbangan akan bebas dari sebuah ancaman karena faktanya, ancaman sering kali dapat terjadi dimanapun dan kapanpun meski telah dilakukannya pencegahan atas ancaman. Sehingga dalam perkembangan penerbangan sipil, pelaksanaan atas tanggung jawab untuk memenuhi standar keselamatan sangat dibutuhkan. Maka wajib dilakukan penyelidikan untuk mengetahui penyebab kecelakaan pesawat guna mencegah kecelakaan yang sama dan juga sebagai masukan untuk menciptakan sistem dan teknologi yang baik yang lebih canggih untuk menjamin penerbangan

---

<sup>82</sup>*Ibid.*

aman dan hal tersebut telah disusun dalam *Annex 13-Aircraft Accident and Incident Investigation*, dimana pihak terkait wajib dalam melakukan sebuah investigasi.<sup>83</sup>

*Dutch Safety Board* sebagai sebuah tim yang menyelidiki kecelakaan untuk penerbangan MH17 yang terjadi pada hari Kamis 17 Juli 2014 di wilayah Donetsk (Ukraina). *Dutch Safety Board* dan melakukan semua yang dapat dilakukan untuk memberikan pandangan yang jelas terkait penyebab kecelakaan tersebut.<sup>84</sup>

Investigasi dioperasikan sesuai dengan SARPs (Standar dan Praktik) yang direkomendasikan oleh ICAO dalam *Annex 13-Aircraft Accident and Incident Investigation* dan operasi penerbangan sipil yang semakin meningkat sehingga *Annex 13* selalu diperbarui untuk memperbarui regulasi agar dapat menjadi perlindungan dalam penerbangan sipil.<sup>85</sup> Dalam pasal tersebut menjelaskan bahwa *State of Occurance* yaitu negara dimana sebuah kecelakaan tersebut terjadi dan memiliki wewenang dalam melakukan investigasi pada kecelakaan pesawat namun keadaan Ukraina yang pada saat itu dilanda konflik bersenjata mendelegasikan investigasi ke *Dutch Safety Board* sehingga atas pemindahan wewenang tersebut, disusun Nota Kesepahaman antara Ukraina atau perjanjian antara Biro Insiden Nasional Ukraina dan Investigasi Kecelakaan Pesawat Udara Sipil (NBAII) dan

---

<sup>83</sup> Atip Latipulhayat, *The Function and Purpose of Aircraft Accident Investigation According to the International Air Law*. The Indonesian Centre for Air and Space Law (ICASL), Vol, 27, No, Juni 2015, Faculty of Law University Padjadjaran, hal. 313, diakses dalam <https://media.neliti.com/media/publications/40774-ID-the-function-and-purpose-of-aircraft-accident-investigation-according-to-the-int.pdf> (25/06/2019,22.37 WIB)

<sup>84</sup> Dutch Safety Board, *Crash MH 17, 17 July 2014*, diakses dalam <https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014> (21/06/2019,20.22 WIB)

<sup>85</sup> ICAO, *The Convention on International Civil Aviation (Annexes 1 to 18)*, hal. 2, diakses dalam [https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes\\_booklet\\_en.pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf) (15/07/2019,23.39 WIB)

Dewan Keselamatan Belanda dengan tujuan *Dutch Safety Board* memimpin investigasi dan mengoordinasi tim penyelidik internasional.<sup>86</sup>

Sedangkan, *Joint Investigation Team* atau Tim Investigasi Gabungan menjadi sebuah kelompok kerja dengan melakukan kerja sama yang efisien dan efektif di antara lembaga-lembaga investigasi nasional ketika menangani kejahatan lintas batas. Mereka memfasilitasi koordinasi penyelidikan dan penuntutan. Kinerja *Joint Investigation Team* didasarkan pada model perjanjian organisasi Internasional, salah satunya Konvensi Chicago dan beranggotakan negara-negara anggota ICAO. Hal tersebut bertujuan untuk menyetujui modalitas untuk tim investigasi bersama.<sup>87</sup>

Penembakan pesawat MH 17 itu diselidiki oleh *Dutch Safety Board* atau dikenal sebagai Dewan Keamanan Belanda dan *Joint Investigation Team* atau Tim Investigasi Gabungan Internasional. Kedua bidang tersebut memiliki tujuan yang berbeda dalam kasus MH 17.

Dewan Keselamatan Belanda fokus dalam mencari bukti penembakan dan mencari resolusi kedepan terkait keselamatan dari kecelakaan terhadap penerbangan sipil di masa yang akan datang, sedangkan investigasi kriminal yang dilakukan oleh Tim Investigasi Gabungan bertujuan untuk mengidentifikasi pihak-pihak yang bertanggung jawab atas penembakan yang terjadi. Dalam Tim

---

<sup>86</sup>International Civil Aviation Organization, *Aircraft Accident and Incident Investigation*, OpCit., hal 16

<sup>87</sup> The European Union Agency for Law Enforcement Cooperation (Europol), *Joint Investigation Teams – JITS*, diakses dalam <https://www.europol.europa.eu/activities-services/joint-investigation-teams> (21/06/2019, 21.16 WIB)

Investigasi Gabungan, Kantor Kejaksaan Belanda dan Polisi Nasional bekerja sama dengan polisi dan otoritas peradilan Australia, Belgia, Malaysia, dan Ukraina. Kedua penyelidikan mengarah pada kesimpulan bahwa penerbangan MH17 ditembak jatuh oleh rudal, yang diluncurkan oleh dari permukaan-ke-udara di tanah pertanian sekitar wilayah Pervomaiskyi, sebuah wilayah yang dikontrol oleh pejuang pro-Russia. Rudal sebelumnya telah diangkut dari Russia ke Ukraina Timur dan diangkut kembali ke Russia setelah rudal ditembakkan. Namun, tidak mungkin bahwa sistem senjata besar dan mahal seperti rudal dapat diangkut ke wilayah Ukraina tanpa persetujuan dari pemerintah Russia.<sup>88</sup>

Disisi lain, Ukraina yang seharusnya telah menutup wilayah udara di atas Ukraina Timur sebagai tindakan pencegahan tidak sebagian (seperti yang dilakukan), tetapi sepenuhnya dan maskapai penerbangan komersial harus mengakui risiko bahwa konflik menimbulkan ke pesawat mereka. Satu hal yang bahkan menjadi pertanyaan umum yaitu mengapa sebuah penerbangan sipil yang mengangkut sekitar 298 penumpang dapat melintasi wilayah yang sedang berkonflik. Namun ada beberapa fakta yang menunjukkan bahwa rute yang dilintasi oleh MH 17 yang menjadi ruang udara Ukraina telah dilakukan pemblokiran sejak 1 Juli 2014 akan tetapi masih banyak penerbangan yang melintasi ruang udara tersebut yaitu tercatat sebanyak 900 penerbangan sipil.<sup>89</sup> Akan tetapi, MH 17

---

<sup>88</sup>Barend ter Haar, *Lesson of the MH17 Disaster (revisited)*, hal. 2, diakses dalam [https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/PB\\_Lessons\\_of\\_the\\_MH17\\_disaster\\_revisited.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/2017-07/PB_Lessons_of_the_MH17_disaster_revisited.pdf) (16/05/2019,02.20 WIB)

<sup>89</sup>Inilah Fakta Insiden Penembakan MH 17, DW. News, 17 Juli 2015, diakses dalam <https://www.dw.com/id/inilah-fakta-insiden-penembakan-mh-17/a-18591278> (03/06/2019,03.51 WITA)

melintasi ruang udara tersebut karena mampu mengurangi pembakaran bahan bakar sehingga dapat menghemat perekonomian pihak maskapai.<sup>90</sup>

Walaupun dapat menghemat perekonomian maskapai, maskapai wajib berhati-hati karena sebagian besar konflik terjadi menghadirkan ancaman bagi pesawat terbang yang melintasi di atas ketinggian sekitar 10 kilometer. Menghindari semua zona konflik mungkin juga menghadirkan masalah praktis karena zona konflik membentang terus menerus dari wilayah Sahara Barat dan Mali di Afrika Barat, melalui Chad, Sudan Selatan, Somalia, Yaman, Irak dan Suriah ke Kaukasus.<sup>91</sup>

*Dutch Safety Board* melakukan berbagai aspek investigasi yang dibagi menjadi tiga bagian yaitu melakukan investigasi terhadap Rudal yang ditembakkan pada pesawat MH 17, investigasi disekitar tempat kejadian yaitu di bagian Timur, identifikasi terhadap korban penembakan.

Pertama yaitu penemuan dampak yang disebabkan kerusakan pada bagian depan badan pesawat yang cukup untuk menyebabkan pesawat pecah di udara. Penyelidikan telah menunjukkan bahwa penerbangan MH17 berkembang secara normal hingga saat ketika pesawat itu terbang di atas bagian timur Ukraina. Pada pukul 13.20 UTC (Waktu Universal Terkoordinasi), sebuah hulu ledak 9N314M, diluncurkan oleh sistem rudal dari daerah 320 kilometer persegi di bagian timur Ukraina, meledak ke kiri dan di atas kokpit dengan menembus bagian depan

---

<sup>90</sup>*Malaysia Airlines flight MH17: Why do planes fly over war zones?*, The Independent News, 19 Juli 2014, diakses dalam <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/malaysia-airlines-flight-mh17-why-planes-fly-over-war-zones-9615967.html> (16/05/2019, 02.28 WIB)

<sup>91</sup>Barend ter Haar, *OpCit.*, hal. 2

pesawat oleh ratusan benda berenergi tinggi yang berasal dari hulu ledak, lalu laporan menyatakan bahwa 120 objek yang sebagian besar terdiri dari komponen logam yang berada di sisi kiri pesawat dan komponen logam juga ditemukan di tubuh kapten pesawat yang terfragmentasi.<sup>92</sup>

Dari keterangan yang didapatkan, bahwa para penumpang dan awak tidak menabrak dan membunuh langsung oleh pecahan-pecahan dari rudal yang diledakkan itu adalah momen-momen tak sadar setelah benturan rudal tetapi beberapa penumpang MH17 dan anggota kru lainnya mungkin telah sadar selama satu setengah menit yang dibutuhkan pesawat untuk jatuh dan tidak dapat dikesampingkan bahwa beberapa penumpang tetap sadar selama beberapa saat selama satu setengah menit di mana penembakan tersebut berlangsung dan dampak langsung pada para penumpang beragam, dengan sebagian besar dari mereka tidak dapat memahami apa yang terjadi pada saat rudal menabrak pesawat.<sup>93</sup>

Kedua, dalam investigasi di wilayah udara di bagian timur Ukraina, *Dutch Safety Board* memberikan informasi terhadap 61 operator dari 32 negara yang pada tanggal 17 Juli 2014 akan melintasi wilayah udara tersebut dan memberi tahu untuk mengalihkan penerbangan ke wilayah udara yang lebih aman.<sup>94</sup>

---

<sup>92</sup>*MH17 report 2015: Victims' final moments revealed as report finds Russian-made missile responsible*, News.com Australia, 14 Oktober 2015, diakses dalam <https://www.news.com.au/travel/travel-updates/incidents/mh17-report-2015-victims-final-moments-revealed-as-final-report-finds-russian-missile-responsible/news-story/345e11a341f3427aeee9f5bb1f762ba9> (16/05/2019, 02.58 WIB)

<sup>93</sup>*Ibid.*

<sup>94</sup>*Dutch experts: MH17 Crash report raises disagreement*, News Ghana, 13 Oktober 2015, diakses dalam <https://www.newsghana.com.gh/dutch-experts-mh17-crash-report-raises-disagreement/> (02/07/2019, 22.58 WIB)

Dari segi laporan terkait penumpang MH 17, *Dutch Safety Board* berusaha mengumpulkan data-data dan informasi terkait pencarian para korban sesuai identitas yang di dapatkan dikarenakan banyak kerabat berkumpul di Bandara Schiphol Amsterdam guna mendapatkan informasi lebih lanjut. Pada akhir malam daftar penumpang awal diumumkan. Kemudian butuh dua hingga empat hari sebelum semua kerabat para korban menerima konfirmasi dari pihak dari *Dutch Safety Board*.<sup>95</sup>

Lalu, *Dutch Safety Board* juga melakukan identifikasi mendalam terhadap apa saja yang faktor cedera yang dialami oleh para korban. Dari hasil investigasi yang dilakukan, para penumpang yang menjadi korban terpapar oleh faktor-faktor yang ekstrim. Faktor-faktor itu berbeda-beda dirasakan oleh semua penumpang, adapun sejumlah penumpang mengalami cedera parah sebagai akibat dari penyebab kematian. Bagi penumpang lainnya, menyebabkan berkurangnya kesadaran atau ketidaksadaran dalam beberapa saat. Tidak dapat dipastikan kapan tepatnya penumpang meninggal.<sup>96</sup>

---

<sup>95</sup>*Ibid.*

<sup>96</sup>MH17 Report 2015, *Loc. Cit.*



**Gambar 2.4 Dutch Safety Board dalam menyajikan rekonstruksi Penerbangan MH 17<sup>97</sup>**



Setelah melakukan investigasi secara keseluruhan, pada tahun 2015 *Dutch Safety Board* melakukan sebuah rekonstruksi bagian depan pesawat dan dirakit di pangkalan udara Belanda di Gilze-Rijen. Rekonstruksi dengan jelas menunjukkan dampak dari ledakan penembakan pesawat dan telah menjadi sebuah alat bukti yang sebagai pembuktian tambahan dari hasil penyelidikan yang di bagikan secara umum.<sup>98</sup>

---

<sup>97</sup> *MH17 Findings: Dutch Safety Board Says Russian Buk Missile Took Down Plane*, Cincinnati Public Radio News, 13 Oktober 2015, diakses dalam <https://www.wvxxu.org/post/mh17-findings-dutch-safety-board-says-russian-buk-missile-took-down-plane#stream/0> (21/06/2019, 23.00 WIB)

<sup>98</sup> News Ghana, *Loc. Cit.*

Di samping itu, *Joint Investigation Team* yang terdiri dari perwakilan Ukraina, Belanda, Malaysia, Australia, dan Belgia yang menyelidiki jatuhnya pesawat Malaysia Airlines Boeing 777. Investigasi kriminal yang dilakukan adalah investigasi besar dan kompleks yang terus berkembang. Kemandirian, kepedulian, dan profesionalitas sangat penting di sini. Kepala jaksa penuntut umum dari Layanan Penuntutan Publik Nasional, *Fred Westerbeke* menekankan selama pertemuan bahwa meskipun keadaan dan kompleksitas investigasi membuatnya menjadi tugas yang sulit, kemajuan besar telah dibuat selama periode terakhir. Antara lain, dalam identifikasi mereka yang terlibat langsung.<sup>99</sup>

Selama melakukan investigasi, JIT mencatat informasi yang telah disampaikan kepada publik oleh otoritas Federasi Russia untuk pertama kalinya pada tahun 2014 dan JIT telah meminta Federasi Russia untuk memberikan semua informasi yang relevan.<sup>100</sup>

Dari awal penyelidikan, JIT terus berhati-hati dalam menganalisis dan memproses informasi yang diberikan oleh Federasi Russia. Dalam melakukan hal itu, JIT telah menemukan bahwa informasi dari Kementerian Pertahanan Russia yang sebelumnya disampaikan kepada publik dan diberikan kepada JIT secara faktual mengenai beberapa hal. Hasil awal yang di dapatkan JIT dari penyelidikan kriminal dalam penembakan pesawat MH17 yaitu pada tanggal 28 September 2016 dengan memberikan informasi bahwa rudal dengan tipe Buk Telar yang menembak

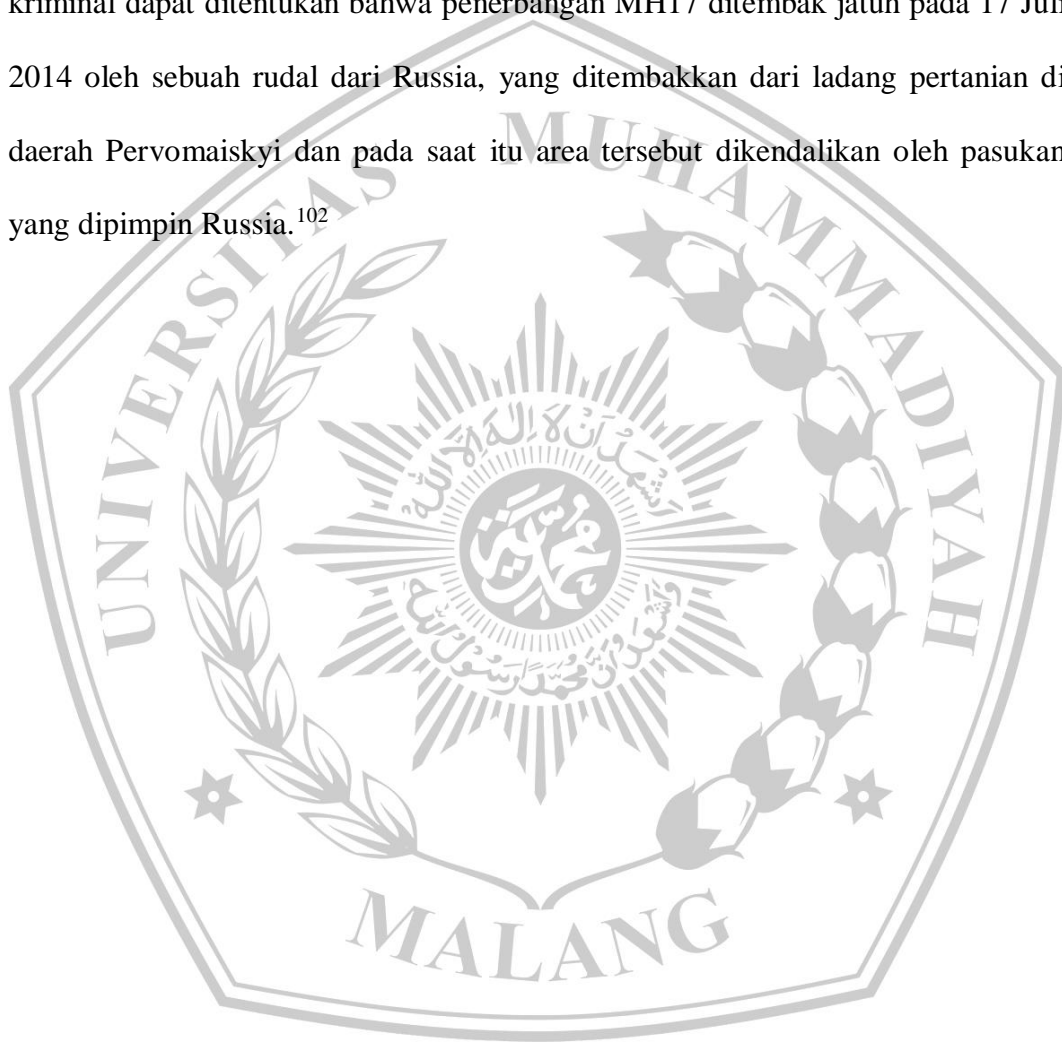
---

<sup>99</sup> *Update in criminal investigation MH17 disaster*, Politie Netherlands, 24 Mei 2018, diakses dalam <https://www.politie.nl/en/news/2018/mei/24/update-in-criminal-investigation-mh17disaster.html> (16/05/2019, 03.20 WIB)

<sup>100</sup> *Ibid.*

MH17 berasal dari Brigade *Anti Aircraft* 53, atau Brigade ke-53 dari Kursk di Federasi Russia. Brigade itu adalah satuan angkatan bersenjata Federasi Russia..<sup>101</sup>

Kesimpulan utama dari hasil laporan JIT yaituberdasarkan hasil investigasi kriminal dapat ditentukan bahwa penerbangan MH17 ditembak jatuh pada 17 Juli 2014 oleh sebuah rudal dari Russia, yang ditembakkan dari ladang pertanian di daerah Pervomaiskyi dan pada saat itu area tersebut dikendalikan oleh pasukan yang dipimpin Russia.<sup>102</sup>



---

<sup>101</sup> *Ibid.*

<sup>102</sup> *Joint Investigation Team on MH 17 wants to see new Russian “proof”*, UNIAN News, 17 September 2018, diakses dalam <https://www.unian.info/politics/10264257-joint-investigation-team-on-mh17-wants-to-see-new-russian-proof.html> (16/05/2019,03.15 WIB)